

Aus dem Schatten treten

Fußgänger- und Radverkehr kommen aus der Nische

(BS/ab) Fußverkehr und Radverkehr fristen in Deutschland ein Nischendasein. Dabei bieten sich beide Verkehrsarten gerade in Städten für kurze und mittellange Strecken an. Jedoch blockieren rechtliche Rahmenbedingungen sowie die Finanzierung den Fortschritt. Trotzdem leisten einige Kommunen Widerstand und sind aktiv in der Förderung.

„In Deutschland wird das Fahrrad als Alternative zum Auto noch nicht richtig ernst genommen. Dabei ist mehr Radverkehr die Antwort auf zentrale gesellschaftliche Herausforderungen wie Verkehrs- und Energiewende, Klimawandel und Gesundheit“, kritisiert *Johanna Weidauer* vom Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club (ADFC). Die meisten Menschen würden jedoch nur Fahrrad fahren, wenn sie sich sicher fühlten. „Genau hier liegt das Problem: Die Infrastruktur für Radfahrer ist denkbar schlecht, Radwege sind zu schmal, in zu schlechtem Zustand oder gar nicht erst vorhanden“, betont *Weidauer*. Insgesamt würden 50 Prozent aller Wege unter fünf Kilometer in Deutschland trotzdem mit dem Auto zurückgelegt. Davon könnte gut ein Drittel mit dem Rad erledigt werden.

Unsicherer Alltag

Ein weiteres Kernproblem ist die Konfliktsituation zwischen Fußgängern und Fahrradfahrern, deren Wege sich oft im Straßenverkehr kreuzen und wo sich Fußgänger sowie insbesondere Menschen mit Mobilitätseinschränkungen von Zweiradrasern bedrängt fühlen.

Mittlerweile kann dies durch vorausschauende Planung gelöst werden, wie die Bielefelder Nahmobilitätsbeauftragte *Barbara Choryan* erläutert: „Bei jeder Maßnahme für den Radverkehr wird der Fußverkehr mit einbezogen. Eine weitestgehende räumliche Trennung wird angestrebt und durch Aufklärung auf gegenseitige Rücksichtnahme hingewirkt. Geplant ist außerdem die Erstellung eines Fußverkehrskonzeptes.“

Trotzdem kann es momentan noch zu Berührungspunkten kommen, vor allem wenn Fahrradfahrer die Gehwege mitbenutzen. Deshalb fordert der Fußverkehrsverantwortliche der Stadt Leipzig, *Friedemann Goertl*, beispielsweise die Markierungen von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen auf der Fahrbahn. „Hier können Rad- und Fußverkehrsförderung Hand in Hand arbeiten.“ Aber beide Verkehrsarten haben unterschiedliche rechtliche Hemmnisse, die sowohl die Sicherheit als auch die Planung gefährden. „Ein konkretes Beispiel wäre hier die Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen (umgangssprachlich Zebrastrifen). Diese erfreuen sich bei Bewohnern unserer Stadt zu Recht einer



Fuß- und Fahrradverkehr kommen aus ihren Nischen raus. Leipzig und Bielefeld besitzen Beauftragte, die ihr Augenmerk auf deren Förderung ausrichten und dabei auch Grenzen aufzeigen. Foto: BS/© Werner, stock.adobe.com

großen Beliebtheit. Jedoch sind hier die festgelegten Einsatzgrenzen streng formuliert, sodass ein Einsatz dieser Querungshilfen oft nicht angeordnet werden kann“, kritisiert *Goertl*. *Choryan* wiederum sieht in den unterschiedlichen Anforderungen der Bauherren die Herausforderungen. „Die Förderlandschaft ist zwar massiv ausgeweitet worden, Förderzeiträume passen jedoch nicht zur Behördenstruktur und dem Zeitbedarf politischer Willensbildung“, merkt sie an. Eine projektbezogene personelle Aufstockung sei notwendig, jedoch durch die aktuelle Arbeitsmarktsituation schwierig. Das Vergaberecht verschlimmere diese Probleme durch langwierige Vergabeverfahren zusätzlich. „Haushaltsrechtlich sind die finanziellen Radmittel bisher als freiwillige Leistungen eingestuft und daher für Kürzungen oder andere Zugriffe anfällig“, fasst sie die Kernprobleme zusammen.

Förderung mit Strategie

Trotzdem wurde in Bielefeld mittlerweile ein eigenes Fahrradbudget von 2,65 Mio. Euro für das Jahr 2019 eingerichtet, welches sukzessive erweitert werden soll. „Die Stadt möchte weg von zumeist isoliert betrachtete und langwierigen Prozessen hin zu Maßnahmen, welche Teil einer Gesamtstrategie sind und von einer breiten Mehrheit getragen werden“, erläutert die Nahmobilitätsbeauftragte. Hierfür sind unter anderem ein standardisiertes Konzept „Sustainable Urban Mobility Plans (SUMP)“ erarbeitet sowie ein standardisiertes Verfahren „Bicycle Policy Audit (BYPAD)“ durchgeführt worden. In deren Nachgang wurden zwei unterstützende Gremien eingerichtet, wodurch der Dialog mit der Fahrradlobby nachhaltig und zielorientiert verbessert worden sei. Es befänden sich zudem sowohl ein Radverkehrskonzept als

Fußverkehr wiederum braucht es nach *Goertl* einen Mentalitätswandel. Das übergeordnete Ziel einer Fußverkehrsplanung sei, eine Stadt der kurzen Wege in menschlichen Dimensionen zu fördern, erläutert der Fußverkehrsverantwortliche. Zur aktiven Förderung des Fußverkehrs gehöre auch, die Aufenthaltsqualität und Attraktivität von Straßenzügen und Plätzen zu steigern, weshalb sich darauf stärker fokussiert werden müsse.

Damit ein stärkeres Umdenken stattfinde, müssten sowohl die Bürger als auch die Politiker adressiert werden: „Hier muss das Problembewusstsein geweckt und auf die Qualitäten des Gehens, von Aufenthalt, Verweilen, Kommunikation und Sicherheit im öffentlichen Raum hingewiesen werden, welche elementar für unsere urbane Gesellschaft sind“, so *Goertl*. Hinzu komme, dass in der Regel nur große Bauprojekte im medialen Diskurs berücksichtigt würden. „Dabei sind es aber oft die scheinbar banalen Dinge wie eine fehlende Bordsteinabsenkung oder ein fehlender Fußgängerüberweg, welche das alltägliche Leben in unserer Stadt maßgeblich beeinträchtigen.“

MELDUNGEN

87 Mio. Euro für alternative Kraftstoffe

(BS/ab) Das Bundeswirtschaftsministerium (BMWi) fördert 150 Projekte in seiner Forschungsinitiative „Energiewende im Verkehr“. Forschung, Entwicklung und Demonstrationen von neuen Technologien und Konzepten für synthetische Kraftstoffe sollen mit 87 Mio. Euro über die nächsten drei Jahre bezuschusst werden. Die synthetischen Kraftstoffe können hierbei helfen, die Luft vor allem in stark belasteten Kommunen sauberer zu gestalten.

Thomas Bareiß, Parlamentarischer Staatssekretär im BMWi, äußerte sich zu der Initiative: „Alternative Kraftstoffe sind insbesondere bei großen Transportmengen und Entfernungen, wie im Luftverkehr oder in der Schifffahrt, eine vielversprechende Option zur Umsetzung der Energie-

wende im Verkehrssektor. Zudem erweitert die damit verbundene Kopplung der Infrastrukturen für Energie und Verkehr die politischen Handlungsoptionen.“

16 Projekte sollen als Kooperationen zwischen Industrie und Forschung realisiert werden. Darin werden unter anderem die Herstellung oder Nutzung von strombasierten Kraftstoffen wie Ethanol und synthetisch hergestelltem Erd- und Biogas mit Wasserstoffanteilen aufgegriffen. Zudem könnten manche der Alternativen direkt den gängigen Antriebsmitteln von Pkws beigemischt werden. Im Jahr 2022 soll eine Roadmap basierend auf den Forschungsergebnissen erstellt werden. Handlungsempfehlungen für die Entwicklung, Produktion und Markteinführung sollen darin abgeben werden.

33,2 Mio. Euro für kommunale Projekte

(BS/ab) Bundesverkehrsminister *Andreas Scheuer* (CSU) übergab die „Zukunftsschecks“ mit über 33,2 Mio. Euro Fördervolumen an Städte, Landkreise, Organisationen und Unternehmen. Diese Akteure beteiligen sich in knapp 150 kommunalen Projekten an der Elektromobilität im Rahmen des „Sofortprogramms Saubere Luft 2017-2020“ und des Bundesprogramms Ladeinfrastruktur.

Scheuer äußert sich diesbezüglich: „Wir bringen die Zukunft der Mobilität direkt auf die Straße. Mit 33,2 Millionen Euro Fördermitteln ermöglichen wir die Beschaffung von 3.400 E-Fahrzeugen, den Aufbau von 1.100 neuen Lademöglichkeiten und 285 zusätzlichen Normal- und Schnellladesäulen. Das bedeutet zeitgemäße urbane Mobilität und noch bessere Luft in unseren Städten.“

„Mobilität“

Garantiert mobil – auch im ländlichen Raum!

von Dr. Ulrich Kellmann



Dr. Ulrich Kellmann leitet die Abteilung Überörtliche Prüfung kommunaler Körperschaften beim Hessischen Rechnungshof in Darmstadt. Foto: BS/privat

Gerade für den ländlichen Raum ist Mobilität ein zentrales Thema. Ein dem Standard von Großstädten entsprechendes flächendeckendes ÖPNV-Angebot ist regelmäßig nur mit großem finanziellen Aufwand zu erreichen. Um Mobilität in ländlicheren Gebieten sicherzustellen, initiierte der Odenwaldkreis (mit knapp unter 100.000 Einwohnern der kleinste Landkreis Hessens) mit seiner Nahverkehrsorganisation das Projekt „Garantiert mobil“. Kerninhalt des Programms ist eine Mobilitätsgarantie zwischen fünf und 22 Uhr, um die Bürgerinnen und Bürger mit verschiedenen Bedienformen in die zentralen Orte des Landkreises befördern zu können. Als Bedienform standen Bus, Rufbus, „taxiMobil“ und private Mitnahmefahrten zur Verfügung. Die Nahverkehrsorganisation stellte ihr Angebot der Mobilitätsgarantie über eine

Website und sogar eine App zur Verfügung. Auf diesen Plattformen wurden die gewünschten Fahrten der Bürgerinnen und Bürger mit einem Fahreranbieter vermittelt.

Für die gängigen ÖPNV-Leistungen galt der Tarif des Verkehrsverbundes RMV. Bei dem taxiMobil handelte es sich um Mitfahrgelegenheiten von gewerblichen Anbietern, die es auf allen Strecken im Bedienzeitraum gab, auf denen die Mobilitätsgarantie galt. Für die Benutzung solcher Taxifahrten erhob die Nahverkehrsorganisation einen Zuschlag. Neu an

diesem Modell war, dass auch Private ihre Fahrten ebenfalls im System hinterlegen und damit für potenzielle Mitfahrer anbieten konnten und die Mitfahrenden ebenfalls den RMV-Tarif bezahlen mussten.

Die Realisierung dieses Ansatzes war für die Nahverkehrsorganisation allerdings zunächst mit einigen rechtlichen Hürden verbunden, weil das zuständige Regierungspräsidium die privaten Mitnahmefahrten als genehmigungspflichtige Personenbeförderung qualifizierte.

Dies hätte bedeutet, dass jede Person, die ihr Kraftfahrzeug für derartige Mitnahmefahrten zur Verfügung gestellt hätte, unter anderem einen „Personenbeförderungsschein“ (Fahrerlaubnis zur Fahrgastbeförderung nach § 48 Absatz 1 Fahrerlaubnisverordnung) benötigt hätte. Die Bedenken konnten schließlich jedoch ausgeräumt werden. Bedingung dafür war ein Entgelt

für den Anbieter der Mitnahmefahrt, das die Kosten der Beförderung nicht übersteigt. Als nicht kostendeckendes Entgelt wurde letztlich ein Kilometersatz von 0,12 Euro je km quantifiziert.

Aus Sicht der Überörtlichen Prüfung ist dieses Konzept, die Mobilität im ländlichen Raum deutlich zu erhöhen oder gar überhaupt erst zu ermöglichen, zu begrüßen. Die Prüfung zeigte aber auch, dass der Rechtsrahmen auf Bundesebene noch nicht den örtlichen Anforderungen und Bedarfen flexibler Bedienformen entspricht.

Lesen Sie mehr zum Thema *Öffentlicher Personen- und Nahverkehr (ÖPNV) im Kommunalbericht 2018, Hessischer Landtag, Drucksache 19/6812 vom 13. Dezember 2018, S. 224 ff. (244 f.)*. Der vollständige Kommunalbericht ist kostenfrei unter www.rechnungshof.hessen.de/abrufen.

Welche Rolle spielt Elektromobilität für die Kunden des DKV?

Unsere Kunden bewegen sich immer mehr im Bereich der Elektromobilität und wollen ihre Versorgung sicherstellen. Damit sie das an öffentlichen Ladepunkten tun können, haben wir bereits 2015 die Hybridkarte DKV CARD +CHARGE eingeführt. Mit ihr können DKV Kunden sowohl herkömmliche Kraftstoffe, Mauten und Fahrzeugservices abrechnen als auch Strom laden.

Wie wird die aktuelle Versorgungssituation für Elektrofahrzeuge in Deutschland eingeschätzt?

Trotz starken Wachstums reicht die Netzdichte noch nicht aus. Denn der Ladevorgang benötigt deutlich mehr Zeit als ein Tankvorgang. Zudem wird nur ein Bruchteil der bundesweiten Ladevorgänge öffentlich abge-

(BS/Christopher Schäckermann) Als einer der führenden Mobilitätsdienstleister mit rund 80.000 markenübergreifenden Akzeptanzstellen (Tankstellen, Mautstellen, Werkstätten etc.) in über 40 Ländern macht der DKV Euro Service gewerbliche Fuhrparks effizienter. Auch im Bereich Elektromobilität hat das Unternehmen in den vergangenen Jahren einiges an Know-how aufgebaut – und sich zusammen mit starken Partnern zum Full-Service-Provider entwickelt. Im Behörden Spiegel werden Fragen zur Elektromobilität und damit einhergehend zur Ladeinfrastruktur beantwortet.

ckelt. Somit benötigt der Nutzer aber ein Versorgungskonzept, das seinen Tagesablauf abbildet und die immer noch vergleichsweise geringen Reichweite der am Markt erhältlichen Elektrofahrzeuge berücksichtigt. Hier setzen wir an und entwickeln gemeinsam mit dem Kunden eine praxistaugliche Versorgungssituation.

Wie soll dies erreicht werden?

Unser Portfolio umfasst das Laden zu Hause, auf der Arbeit und an öffentlichen Ladepunkten – kurz: @home, @work und @road. Wie bei herkömmlichen Tankvor-

Der Weg zur E-Mobilität

Zwischen Versorgungskonzepten, Ladeinfrastrukturen und der Zukunft



Christopher Schäckermann ist Head of Product Management eMobility bei DKV Euro Service GmbH + Co. KG.

Foto: BS/DKV Euro Service GmbH + Co. KG

gängen bieten wir eine korrekte Erfassung und Verrechnung. Hier verfügen wir als langjähriger Abrechnungspartner über eine ausgezeichnete Expertise. Schließlich rechnen wir europaweit Tank- und Mautvorgänge bei rund 200.000 Kunden ab. Ob dabei Liter oder Kilowattstunden abgerechnet werden, ist für uns unerheblich.

Ein solches Versorgungskonzept setzt entsprechende Hardware – wie Wallboxes – voraus. Existieren hierfür die notwendigen Partner?

Wir haben in der Vergangenheit unser Portfolio im Bereich

Elektromobilität konsequent ausgebaut. Jüngstes Beispiel ist die Gründung der Charge4Europe GmbH gemeinsam mit innogy. Im Rahmen des Joint Ventures werden wir gemeinsam ein europaweites Roamingnetz öffentlicher Ladepunkte für E-Flotten aufbauen. Um seinen Kunden auch Lösungen für das Laden zu Hause und auf der Arbeit (@home, @work) anbieten zu können, wird der DKV über das Joint Venture hinaus auch eine Vertriebspartnerschaft mit innogy eingehen. Dadurch können DKV-Kunden über den Mobilitätsdienstleister auch Wallboxen und Ladesäulen beziehen, sie

zu Hause und am Arbeitsplatz installieren lassen und über ihren Arbeitgeber transparent abrechnen.

Mit welcher Entwicklung kann in den nächsten drei bis fünf Jahren gerechnet werden?

Ich denke, dass das Thema langsam, aber sicher Fahrt aufnimmt – nicht nur, weil es auf der politischen Agenda steht. Wir sehen hier allerdings mehr eine Evolution als eine Revolution. Denn der Verbrennungsmotor wird nicht über Nacht verschwinden. Daneben gibt es aus unserer Sicht weitere vielversprechende Ansätze wie beispielsweise den Wasserstoffantrieb. Entscheidend bleibt für unsere Kunden, dass Mobilität und Arbeit nicht unterbrochen werden. Deshalb wird immer auch das dazugehörige Versorgungskonzept eine zentrale Rolle spielen.